

В 1698 году король Англии и штатгальтер Голландии Вильгельм III Оранский подарили русскому государю Петру I яхту «Transport Royal». «Самое быстроходное в Европе» судно, оказавшись в Архангельске, оказало серьезное влияние на зарождение западной кораблестроительной культуры на Русском Севере.

Изящной английской яхтой «Transport Royal», возводимой в течение двух лет в судостроительном доке Гринвича по чертежам лорда П.Кармартена, Петр впервые услышал в ноябре 1697 года в Амстердаме, когда находился в составе Великого посольства 1697-1698 гг. в Голландских Штатах. Мечта «заполучить» быстроходное, загадочное судно заставила его послать с закрытой миссией в Лондон доверенного человека, майора Преображенского полка Адама Вейде. Посланник царя в Лондоне, осмотрев «фрегат», признал: «делом кажется мне гораздо хорош и снаружи мало не весь (т.е. почти полностью) вызолочен будет». Оценивая технические характеристики и вооружение яхты, в письме от 14.12.1697 он отмечал: «да будет на том фрегате 20 медных пушек ядром по 6 фунтов», и далее: «между пушек учинена гребля; мерою сказывали мне, в киле 75 футов английских». После чего добавлял, «что сему судну парусом бежать из всего королевского каравана примеру нет». Яхта «Transport Royal» перешла в руки Петра не бескорыстно, а в обмен на жалованную грамоту, предоставляющую право англичанам торговать американским табаком в Московских землях. Петр, находясь в «денежном цейтноте», подписал с Кармартеном финансовый контракт на 28000 английских фунтов стерлингов. Пунктом контракта от 16.04.1698 являлось обязательство выдать царю аванс в счет будущих платежей в сумме 12 тыс. фунтов стерлингов. 2.03.1698 царю преподнесли яхту «Transport Royal». Петр сразу же встал к штурвалу и вывел яхту на Темзу. В дальнейшем, он регулярно совершал подобные походы на любимейшем судне. Корабль отличался не только красивым убранством и внутренней, поистине царской отделкой, но также великолепными морскими ходовыми качествами и совершенной конструкцией.

2.05/1698 царь Петр на судне «Transport Royal» решает покинуть пределы Англии. Его сопровождала свита из фаворитов и «постельничьих», а также друзья «по марсовым потехам», в том числе казначей А.Меншиков, полковник Я.Брюс, «толмач» П.Шафиров и др. Команда же яхты была набрана из английских моряков. По определению английского инженера Джона Перри, «построенный наподобие фрегата... 24 пушечный... королевский транспорт» являлся одним из самых красивых и лучших судов Англии». Яхта специально была предназначена «для морских переездов короля в военное время». Собрав для отправки в Московию около 900 волонтеров, по другим сведениям – 640 «всевозможных мастеров, от вице-адмирала до корабельного повара», царь в мае 1698 «спешил в Вену и в другие места». Легионеры и грузы из Европы в Россию летом-осенью 1698 доставлялись целой флотилией зарубежных «зафрахтованных кораблей». Использовалось и подарочное царское судно «Transport Royal». Два корабля с волонтерами, в том числе с Д.Перри, а также «шкутным мастером Выбе Геренсом», прославившем вскоре Олонецкую верфь, и «корабельным мастером Яном Деном», в июне 1698 прибыли в Нарву.

Но основным городом, принимавшим европейцев, стал Архангельск. В «Донесении» Архангельского воеводы М.Лыкова государю сообщается, что иноземцы «на трех кораблях... в нынешнем 206 году (1698)... з голландской земли из Амстердама... пришли с моря двинским березовским устьем к Архангельскому городу августа в 3 числе». Другой документ, «Роспись начальным людям и матросам, которые присланы из Амстердама...», сообщает о более раннем арктическом караване, который 3 июня 1698 года, в составе четырех судов пришел к Архангельску. Среди добровольцев были Питер фон Памбурх и Ян Валронт, капитаны ставших вскоре легендарными судов «Сошествия Святого Духа» («Св.Дух») и «Скорый гонец» («Курьер»), построенных «на Соломбоне», как считается, по подобию английской яхты «Transport Royal». Согласно «Отписке с Двины... воеводы Лыкова к окольному Протасьеву», узнаем, что еще на одном «английском корабле... июня 18 дня 1698 года» в Архангельск прибыли «иноземец лекарь Болдвин Андризон, да корабельный мастер Осип Най». Прибытие яхты произошло

9.06.1698. Корабль, обогнув Скандинавский полуостров, подошел к Архангельскому «корабельному пристанищу». «Роспись иноземцев, прибывших из Англии в Архангельск на Государевой яхте», т.е. «судовая роль», указывает фамилии моряков, находившихся на борту яхты «Transport Royal». Капитаном английской яхты являлся флота капитан Ян Бекман (John Beckman) (готовый, по собственным словам, за государя «последнюю каплю крови пролить и источить...»), который вскоре себя прекрасно зарекомендовал в Азове и Воронеже, о чем ему было «несрамно объявить всему свету». В Архангельск прибыла мощная интернациональная когорта специалистов, уже получивших известность на Западе. В числе фаворитов находился математик, профессор Абердинского университета Генри Фарварсон. Он и его помощники Стивен Гвин и Ричард Грэйс являлись выпускниками самого элитного в Англии Chrest-Church Hospital Оксфордского университета, в котором преподавал Исаак Ньютон. Английские ученые были приняты на русскую службу лично Петром. В России именно Фергусон «первый учредил математическую, навигационную и астрономическую школу», а с 1715 года Морскую Академию в Петербурге. А.Д.Фарфарсон и С.Гвин, учитывая опыт строительства «Государевой дороги» в Карелии, разработали в 1705 проект обустройства пути между Петербургом и Москвой, с почтовыми станциями, или ямами. На яхте «Transport Royal» находились также художники, офицеры, бомбардиры, мастера корабельного дела, английские морские специалисты, в том числе майор Леонгард ван дер Спам и известный голландский гравер Адриан Шхонебек, родоначальник школы «русского офорта».

Многие решения царя Петра имеют импульсивную природу. Как иначе следует расценить желание государя экспериментальным путем «перебросить» королевский корабль «Transport Royal» из Северной Двины по системе рек и озер на юг, чтобы включить его в состав Азовского флота. В мае 1698 года из Москвы командирован инженер Ф.Тиммерман, чтобы «то судно взять водяным путем до Вологды, а с Вологды спровадить до Волги реки и поставить под Ярославлем в пристойном месте». Даже если принять во внимание мечту Петра I в скором времени обустроить Волго-Донской канал, транспортировка по Двине, Волге и Дону морской яхты «Transport Royal» в Азов и Черное море представляется «мегапроектом». Подготовка акции прошла в сжатые сроки (неделя), столь характерные для петровского времени. Исходя из письма Н.Стрешнева к государю от 15 июля 1698 следует, что «судно английское от города отпущено и Франц Тиммерман на нем, да на том же судне иноземцев 26 человек». Однако «за мелководьем рек предложение это не осуществилось». Осадка корабля достигала 8 футов (2 м. 43 см.), именно поэтому он «не дошел до Волги». Более того, судно не смогло достичь даже Холмогор. Боясь навлечь «государев гнев», при проводке корабля была сделана попытка использовать поморский опыт и западноевропейские традиции. Тиммерман «со товарищи» ухитрился применить оригинальный «пontonный метод»: «...попытали ладить... снасти разные на барки строить, чем приподнять твою В.Г. яхту и приподняли ее в 2 накона, слишком полторы английской ступени». В таком экзотическом виде яхта «Transport Royal», окруженная сложной конструкцией «барок», стартовала из Архангельска 21.07.1698, но смогла лишь достигнуть Спасского монастыря, в 7-ми верстах от Холмогор. Доверенное лицо царя далее объясняет: «...и тут на песках всего воды на четырех ногах без двух пальцев, а яхту всего порозжу ходу надобно семь ступеней три пальца и никакими силами невозможно в том месте проводить». Тиммерман распорядился «поставить яхту на Холмогорскую городовую сторону», прямо напротив реки Курьи. Тиммерман предложил Петру законсервировать корабль и ждать либо осеннего половодья, либо «со всяким бережением до вешней воды».

После неудачи переправить яхту на юг, «царево» судно было вскоре возвращено в Архангельск и от Ф.Тиммермана перешло под «надзор» датчанина Идеса Эверта Избранта, комиссара Приказа адмиралтейских дел, исполняющего обязанности экипажмейстера Соломбальской судостроительной верфи. Пришвартованное у стенки Соломбальской верфи, английское судно весной 1702, сыграло роль живого макета при строительстве у

«корабельного пристанища» легендарных фрегатов «Сошествия Святого Духа» («Св. Дух») и «Скорый гонец» («Курьер»). По своим размерам и технике исполнения построенные малые фрегаты соответствовали яхте «Transport Royal», представляя ее «конструктивную реплику». В Архангельске царь Петр 24.05.1702 участвовал в спуске этих судов на воду. С этого времени берет отсчет подготовка к «тайному походу» русской армии в шведский тыл, к стратегической линии Ладога-Нева-Балтика. Государь задумывает фантастический эксперимент на транзитный перевод по «мостовой» дороге в лесах Карелии пяти батальонов лейб-гвардии от Белого моря на Повенецкий рядок и далее водой к Ладожскому озеру, до шведского Нотебурга. С этой целью 5.08.1702 эскадра с войсками, в составе 10-ти кораблей, отправилась из устья Северной Двины к Соловецкому архипелагу и далее к Вардегорскому мысу, откуда стартует «Осударева дорога». Среди кораблей были осударева яхта «Святой Петр» постройки 1693, малые фрегаты «Сошествия Святого Духа» и «Скорый гонец», только что спущенные на воду, а также царская яхта «Transport Royal». Петр I с тринадцатилетним царевичем Алексеем Петровичем и гофмейстером А.Меншиковым, расположился на флагманской яхте «Transport Royal». Вплоть до 16 августа, пока «поверенная флота» пребывала у Заяцкого острова, Петр каждый вечер возвращался ночевать из монастырской обители на любимую яхту. Через день эскадра прибыла к о. Рислуда, у Пономаревой горы, и встала на рейд Вардегорского мыса, где размещалось «Нюхоцкое Соловецкое усолье». Здесь и берет начало «Осударева дорога». После драматического ночного десанта лейб-гвардии (в шпажной дуэли заколот капитан П.Памбурх) и небывалой «факельной операции» по разгрузке трюмов кораблей с «зельем..., пушечными припасами», артиллерией и провиантом, войска во главе с Петром начали преодолевать волок. Флотилия же, под командой голландца Крюйса, за яхтой «Transport Royal» взяла курс к Архангельску. Корабли достигли Северной Двины 26.08.1702.

Согласно «отписке» в Посольский приказ Архангельского воеводы П.А.Голицына от 1708 следует, что на Двине, «...для проведыванья оных неприятелей и отпору на взморье» находятся три корабля: «Транспорт» («Transport Royal»), «Меркуьюс» («Курьер») и «шнява, званная «Святой Дух». Этим боевым судам «...велено... быть при Двинских устьях, и ныне они стоят в урочище на Яме. Таким образом, английская яхта и малые фрегаты 1702 года на протяжении первого десятилетия XVIII столетия входили в состав Беломорской флотилии. Вскоре английский посланник при русском дворе Ч.Уитворт, в сочинении «О России, какой она была в 1710 году», заметил: «В Архангельске царский транспорт находится в очень хорошем состоянии». Видимо, это и подтолкнуло Петра I в очередной раз подвергнуть яхту «Transport Royal» решительному эксперименту. Осенью 1715 года было предписано провести судно морским ходом по маршруту «Северной кругосветки», преодолеть тысячу миль, обогнуть мыс Нордкап, пройти вдоль Скандинавского полуострова и встать на рейд у Адмиралтейства в Петербурге. Россия уже одержала в июле 1714 блестящую викторию над шведами у мыса Гангут и превратилась в морскую державу, но полностью контролировать Балтику еще не могла. В июне-июле 1715 в Архангельске было завершено строительство серии 52-пушечных линейных кораблей. Они получили имена архангелов «Михаил», «Гавриил», «Уриил» (капитан Иван Синявин), «Салафаил» (капитан Беринг), «Варахаил» (капитан Бенс) и «Ягудиил» (капитан Ден). Яхта «Transport Royal» подготовлена к сложному переходу. Под началом капитана Хутчинсона она тщательно отремонтирована и вооружена.

И.Синявин, руководитель похода, 12.08.1715 сообщал царю: «Корабли и Транспорт с людьми и провиантом...июля 29-го дня от Соломбальской верфи отошли и сего августа 9-го дня вышли за баки». Витус Беринг, капитан «Салафаила», оказался последним очевидцем, видевшим в проливе недалеко от Ост-Зее (Балтийское море) царскую яхту. Переход кораблей закончился трагически. «Ягудиил», потеряв около половины своей команды, вмерз в лед в 25 милях от Тронхейма, «Уриил» и «Салафаил», с громадными жертвами, встали на зимовку в Копенгагене, а разбитый «Варахаил» – в норвежском

Флекерне. Корабль «Transport Royal» разбился у шведских берегов. Обстоятельства катастрофы яхты «Transport Royal» неизвестны. Исходя из письма В.Беринга, яхта попала в шторм в начале октября 1715, в результате которого погибла у шведского острова Марстранд, недалеко от современного города Гетеборг. Шведская администрация интернировала Хутчинсона и 20 человек команды, поместив их «под караул» в Марстранскую крепость. Все арестованные русские моряки с царской яхты «Transport Royal», в том числе и тяжело больные, вскоре погибли в тюремном замке.